Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. **Cena egzemplarza 75 gr.**

NR. 7. **WARSZAWA, DN. 1 KWIETNIA 1928 R.** **ROK II.**

RUCH SAMOCHODOWY

Dwutygodnik ilustrowany, poświęcony sprawom komunikacji samochodowej,
ORGAN ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH i AUTOBUSÓW R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 13,035.

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:
Rocznie	12 zł.	1/1 str. zł. 200, 1/2 str. zł. 110, 1/4 str. zł. 65, 1/8 str. zł. 40.
Półrocznie	7 zł.	Okładki 10 % drożej.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.	Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

Nowe podatki miejskie.

Gospodarze stolicy w poszukiwaniu nowych źródeł dochodu wymyślają coraz to nowe podatki. Oczywiście, że w tym, bodaj, jedynym wypadku stawiają oni dorożki samochodowe na miejscu honorowem. Dzięki temu, mamy obecnie nowy (zreformowany) podatek za zużycie bruków i nową taryfę opłat za czynności Wydziału przemysłowego Magistratu. Tym nowym „dobrodziejstwom" chcemy poświęcić kilka uwag.

Wymiar podatku za zużycie bruków został oparty na złych podstawach, gdyż jest on wielce krzywdzący dla tej kategorji dorożek samochodowych, która ma najmniejsze zarobki. Mamy tu na myśli dorożki Ford, które, jak wiadomo, cieszą się mniejszą frekwencją, a jako posiadające ponad 10 HP., muszą płacić podatek w wysokości 50 zł., gdy tymczasem dorożki typu europejskiego, w większej części o mocy do 10 HP., płacą podatku — 25 złotych, chociaż przeciętnie mają większy popyt.

Poza tem jesteśmy zdania, że polityka władz państwowych i komunalnych powinna iść w tym kierunku, aby samochody, które mogą być wykorzystane w razie potrzeby w wojsku, nietylko nie były gnębione większymi ciężarami, a raczej odwrotnie, muszą być specjalnie uprzywilejowane.

Ponieważ rola transportu samochodowego w czasie wojny jest dzisiaj niezmiernie ważną, a krajowy przemysł samochodowy dopiero się rodzi,—posiadanie wewnątrz kraju jaknajwiększej ilości maszyn, które mogą być użyte do celów obrony państwa, jest kwestją pierwszorzędnego znaczenia. Sądzimy, że na ten temat nie może być żadnej dyskusji.

Wychodząc z tego założenia, widzimy również, że i pod tym względem wymiar podatku za zużycie bruków idzie w kierunku zupełnie przeciwnym, gdyż wozy słabsze, nie nadające się do celów wojskowych, a niszczące bruki w tym samym stopniu, zostały uprzywilejowane.

Nowa taryfa opłat za czynności Wydziału przemysłowego Magistratu zawiera bardzo wysokie stawki, mało usprawiedliwione i formalnie i rzeczowo.

Strona rzeczowa nie wytrzymuje krytyki, gdyż jest nonsensem, by za samo potwierdzenie zgłoszenia przedsiębiorstwa dorożek samochodowych pobierana była opłata w wysokości aż 150 zł. od każdej dorożki. Nie można przypuścić, żeby nawet przy największym biurokratyzmie za czynności związane z wydaniem pozwolenia na uruchomienie dorożki samochodowej, trzeba było płacić tak drogo, nawet doliczając do kosztów rzeczywistych kilkusetprocentowy dodatek na korzyść Magistratu.

Byłoby to może wtenczas usprawiedliwione, gdyby urzędnicy Magistratu byli opłacani tak, jak amerykański doradca finansowy, ale na litość Boską — przecież wiemy, że 150 zł. jest to prawie miesięczna pensja urzędnika niższej kategorji.

Nie kwestjonujemy, że miastu są potrzebne pieniądze i że wszyscy obywatele powinni ponosić pewne ciężary, jednakże nie można wymierzać stawek niczem nieusprawiedliwionych i obciążać tylko jedną część mieszkańców.

Na zakończenie słów kilka o gorliwości Wydziału przemysłowego Magistratu.

W taryfie opłat, ogłoszonej w „Dzienniku Zarządu Miasta", wyraźnie jest powiedziane: *„Potweirdzenie zgłoszenia o uruchomienin przedsiębiorstwa: a) przewozowego osób.: dorożkami samochodowemi 150 zł."* W uwadze do tego punktu czytamy również: *„Opłaty, wymienione w pozycji 1, puukt a, b, są jednorazawe i pobierane od każdego pojazdu przy zgłoszeniu lub powiększeniu przedsiębiorstwa"*.

Wychodząc z tego założenia, że wszystkie przedsiębiorstwa dorożek samochodowych, które istniały przed wejściem w życie tej taryfy, były już zgłoszone i jako potwierdzenie tego zgłoszenia posiadają koncesję,—nie ulega kwestji, że ta opłata ich nie dotyczy. Potwierdzenie tego znajdujemy w urzędowym komenterzu do tej taryfy, gdzie jest powiedziane: *„Również skasować § 14 pcwołanych przepisów co do obowiązku składania przez przędsiębiorców dorożek somochodowych kaucji w wysokości 1°/₀ od wartości zarejestrowanego samochodu, z uwagi na to, że według nowej taryfy przy zgłoszeniu przedsiębiorstwa przewozowego—właściciel wnosi jednorazowo całkowitą opłatę zł. 150 od każdego nowouruchomianego pojazdu"*.

Jednakże Wydział przemysłowy Magistratu rozumuje inaczej: uważa on, że opłata 150 zł. obowiązuje nawet i przedsiębiorstwa istniejące już 2—3 lata. Właściciele dorożek samochodowych już otrzymują wezwania do wniesienia tej opłaty do dnia 15 maja r. b. Jest to tembardziej ciekawe, że opłaty te mają uiszczać również i dorożki odkryte, które za pół roku nie będą mogły kursować i muszą być zlikwidowane.

Ze względów powyższych ponowne rozpatrzenie tej kwestji jest sprawą niecierpiącą zwłoki. Nie wątpimy, że musi to wkrótce nastąpić. A wtenczas prosimy Ojców miasta, aby raczyli wziąć pod uwagę i nasze postulaty.

Wszystkim Czytelnikom naszego pisma życzymy ***WESOŁEGO ALLELUJA***

REDAKCJA.

Trochę prawdy.

Dzięki wytrwałej i mozolnej pracy chemika francuskiego p. M. Reynaud, który długi szereg lat pracował nad zużytkowaniem starych gum, t. j. wydobyciem z nich surowca, z którego da się wytwarzać nowe opony — rozwiązano ten ważny problemat, ale przedtem kilka słów dla należytego ocenienia doniosłości tego systemu pracy.

Opieramy się na cyfrach francuskiego miesięcznika „La Science et la Vie" pióra p. E. H. Weiss'a, który utrzymuje, że w 1910 r. zapotrzebowanie surowca gumowego w przemyśle automobilowym było 52 tysiące tonn, a w 1927 r. wzrosło do 660 tysięcy tonn rocznie.

32 miljony samojazdów (t. j. samochodów i motocykli) jeździ po świecie. (W tej liczbie są wliczone i polskie, które dzięki naszym drogom stoją w remoncie). 100 miljonów opon zużywają rocznie wszystkie samojazdy, czyli wypada jedna zmiana opon na rok.

Szalony wzrost zapotrzebowania surowca podniósł jego cenę, a drogie opony stały się hamulcem dla większego spopularyzowania automobilizmu. Ta czarna obawa braku surowca gumowego otoczyła dużą opieką drogi, nad czem czuwają zagraniczne kluby automobilistów. W zgodnej współpracy z rządami, gminami tworzyli gładkie drogi, wylewali je smołą, do której przylepiały się różne odpadki żelazne, gwoździe, podkowy i t. p., aby jaknajwięcej zaoszczędzić surowca, sprowadzanego z Azji, z Ameryki, a najwięcej dostarczanego przez Brazylję z lasów drzew gumowych.

Dziś Electric Rayway Journal donosi nam, że Autoklub Ameryki Północnej stworzył towarzystwo dla oczyszczania dróg za pomocą elektro—magnesu, umieszczonego na wozie mechanicznym. Taki wóz na dystansie 8 kilometrów zebrał w przeciągu 3 godzin 75 kilogramów starego żelaztwa, a koło miasta 2500 kilogramów w przeciągu 2 dni.

Zagranica oszczędza surowce pomimo, że posiada u siebie fabryki dla jego przerobu, a przez to zaoszczędza i złoto wywożone do obcych.

Obecnie. pojmujemy radość miesięcznika francuskiego z systemu p. Reynaud, a który pozwala przetwarzać dwie tonny dziennie starych gum, taką ilość surowca otrzymuje się z 1200 hektarów lasu i to lasu dobrego co najmniej 12-15 letniego. Surowiec wycieka tak, jak żywica z rany drzewa, po indyjsku surowiec ten nazywa się „cahuchu" (czytaj „kauczu").

Proces przetwarzania starej gumy na nowe opony opiszemy w najbliższym numerze. A obecnie jeszcze kilka słów prawdy.

Polska nie posiada fabryki, w której mogłaby przetwarzać surowiec na opony, ani nawet chęci stworzenia takiej fabryki.

Drogi nasze są fatalne, łamie się na nich nietylko samochody, ale i karki. Budowę dróg powierza się „filistrom", którzy nie mogą się dopatrzeć różnicy między samochodem, a samolotem i budują je dla aeroplanów. Kamień sprowadza się skąd się da i różnych gatunków. Są takie gatunki, które łatwo dają się tłuc (te są najwięcej pożądane), ale też łatwo murszeją, jak wapno. Woda zmywa je, lub wiatr wywieje i pozsotaje po nich dołek otoczony twardemi i ostremi jak brzytwa, kamieniami innego

gatunku. Cóż tu mówić o gumach, kiedy obręcz żelazna na kole wozu jest pocięta i pokaleczona przez wystające ostrza twardego kamienia.

Wszelkiego rodzaju zrzeszenia i kluby sportowe, które zagranicą odegrały i w dalszym ciągu odgrywają tak znaczną rolę w rozwoju automobilizmu— u nas są do tego, aby wydać w karnawale nieodzowny (choćby nawet i deficytowy) bal, a poza karnawałem—aby utrzymywać bufet i uprawiać grę w karty. W najlepszym zaś razie jest to sfera ludzi bogatych, sfera ludzi wielkopańskich fantazji, nieraz sporadycznie dobrotwórczych odruchów dobrej woli i wspaniałomyślnych gestów.

Nie jest to jednak sfera konstrukcyjnej i systematycznej pracy nad dobrem społecznem.

Czy wobec tego można się dziwić, że p. X lub p. Z., jadąc do stolicy na b. krótkim dystansie, zmienił ze 12 opon, samochód rozbił, końmi go do Warszawy przywlókł, a sam do łóżka się kropnął i przez ból łamanych kości i żeber, krzyczy: „oj co za droga"! A jakiś filister, patrząc w rejestr, uspakaja krzyczącego: „Droga nowa, dopiero co budowana, a gdy będziemy ją tak starannie pielęgnowali, posądzą nas, że do wojny się szykujemy".

Prawda! mogą nas posądzić.

Liga Narodów może kiedyś to rozstrzygnie, a tymczasem wysyłajmy nasze złoto za opony i samochody, a starannie pielęgnujmy bezrobocie.

Inż. Włodzimierz Kopczewski.

Wygląd samochodu w przyszłości.

Obserwując wygląd samochodów w latach 1904 — 1908 nikomu by do głowy nie przyszło, że za kilkanaście lat w tej dziedzinie powstanie moda i będzie niepodzielnie panowała nad wyglądem samochodu.

Dziś, gdy porównamy wysokie, niezgrabne pudło z nowoczesną „conduite interieure„ karosowaną przez Wejman'a lub Manesius'a przychodzi mimo woli na myśl drugie porównanie, t. j. stroju kobiecego z tych samych lat ze strojem kobiety współczesnej.

Po bardzo powolnej ewolucji przed wojną kształt samochodu zmienił się do niepoznania.

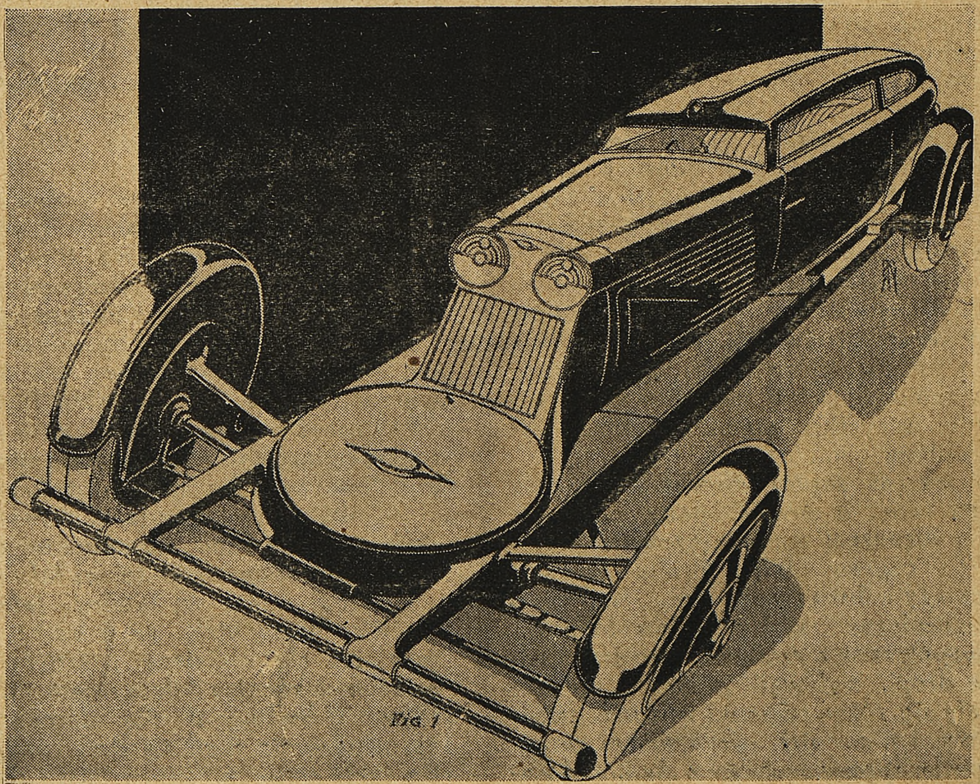
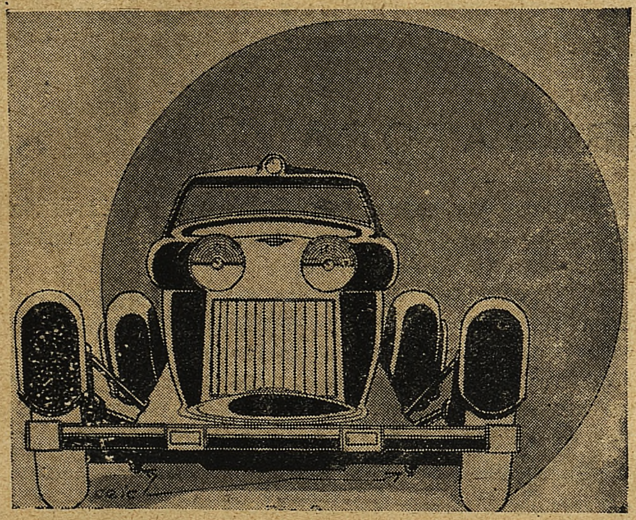


Fig. 1

Samochód zaczął przybierać formę śmigłą elegancką — i estetyczną.

Zmiany z kilku ostatnich lat pozwalają

przewidzieć drogi, któremi przypuszczalnie pójdzie ewolucja kształtu samochodu. Konstruktora karoserji czeka zadanie dość skomplikowane: pogodzić wymagania techniki, t. j. dosto-



sować karoserję do podwozia, z wymaganiami mody, wygody i estetyki.

Po latach 1923 — 25 zdawało się, że już nic więcej nie można zrobić w tej dziedzinie, jednak przychodzi rok 1926 i przynosi karoserję elastyczną oraz formę wydłużoną „pulmanowską".

Rok 1927 nic specjalnego w tej dziedzinie poza zniżeniem karoserji nie przyniósł.

Nastąpił rok 1928 i nasunęło się mimo woli bardzo ciekawe pytanie: jaki kształt przybierać będzie samochód w latach przyszłych.

Podaję tu kilka szkiców samochodu, wykonanych przez jednego z bardzo znanych inżynierów konstruktorów samochodowych, który stara się rozwiązać te zagadnienie.

Jak widzimy, specjalny nacisk kładzie się na wygodę i estetykę, prawdopodobnie w przyszłości moda zacznie chylić czoło przed wymaganiami pasażerów, ponieważ rozwój automobilizmu doszedł do tego stopnia, że coraz więcej ludzi odbywa długie podróże samochodami, podczas których wygoda jest najważniejszym czynnikiem.

Na rysunku widzimy, że samochód jest dłuższy; rozstawienie osi większe, rozstawienie kół szersze, — wszystko to pozwala zwiększać pewność i przeciętną szybkość jazdy.

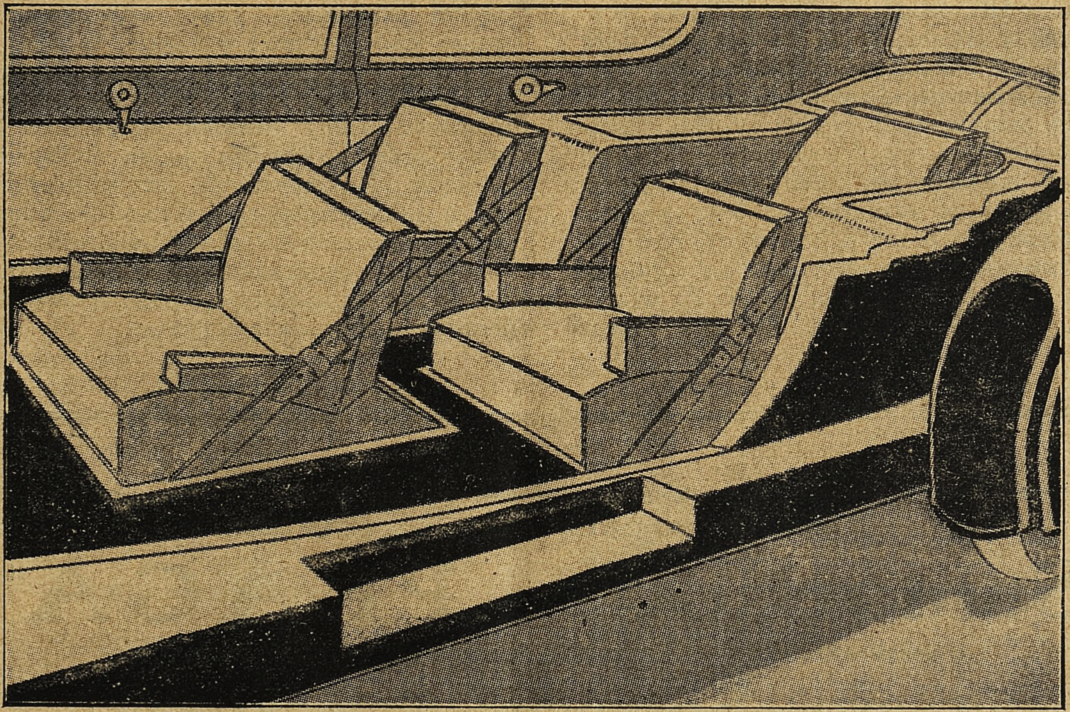
Silnik cofnięty do tyłu, co daje możność umieszczenia koła zapasowego z przodu.

Jak widać z rysunku, reflektory są umieszczone w ramie razem z żeberkami automatycznie regulującemi dopływ powietrza do chłodnicy.

Dalej widzimy, że błotniki mają zmieniony kształt.

Na specjalną uwagę zasługuje projektowane rozmieszczenie siedzeń.

Widzimy tylko pojedyńcze fotele, a sposób rozmieszczenia ich pozwala każdemu z siedzących



pasażerów wygodnie wyciągnąć nogi przed siebie, kierowca zaś siedzi po środku. — Nie potrzebujemy chyba mówić, że ma to dużo stron dodatnich.

Trudno jednak przewidzieć wszystkie możliwości, w każdym razie praca w tym kierunku idzie bardzo intensywnie.

Czy przewidywania znakomitego konstruktora są słuszne i czy samochód za kilka lat będzie tak wyglądał — zobaczymy w przyszłości.

W następnym numerze pozwolimy sobie umieścić kilka uwag o przyszłej ewolucji mechanicznej podwozia.

A. Urbanowicz.

ZAMIANA KARBURATORA.

Podczas remontu samochodu zachodzi niekiedy potrzeba zamiany karburatora na karburator Zenith, przyczem trzeba pamiętać, iż nie wystarczy odnalezienie odpowiedniego wymiaru rury ssącej, trzeba też, by wymiary stożka w karburatorze jak również głównęgo i dodatkowego rozpylaczy ściśle odpowiadały danej średnicy cylindrów. W praktyce prawie zawsze dążą do wyregulowania karburatora za pomocą poszerzania lub zwężania otworów rozpylaczy, w rzeczywistości zaś, jeśli nawet zamienimy rozpylacze na nowe, pozostawiając stożek karburatora nie sprawdzonym, silnik może pracować nieprawidłowo.

Każdy wymiar karburatora Zenith posiada po 5 — 6 zamiennych stożków i tyleż rozpylaczy, któremi należy tak manipulować i dopasowywać, dopóki nie otrzymamy prawidłowej pracy silnika. Dla odnalezienia wymiarów stożka i rozpylaczy istnieją specjalne formułki dość trudne i nie dla każdego dostępne, wobec czego praktycznie można się posługiwać następującą zasadą: odpowiedni wymiar stożka znajdziemy jeśli średnicę cylindra podzielimy przez 4, zaokrąglając milimetry do całej liczby. Wymiar rozpylacza głównego otrzymamy, jeśli wymiar stożka pomnożymy przez 4,3; wymiar rozpylacza dodatkowego otrzymamy, jeśli do wymiaru rozpylacza głównego dodamy: do № 36 włącznie — 30%, a od № 24 wzwyż po 20% (rzecz jasna, że otrzymana liczba będzie wskzywała wymiaru rozpylacza, w setnych części milimetra znaczonych na rozpylaczu).

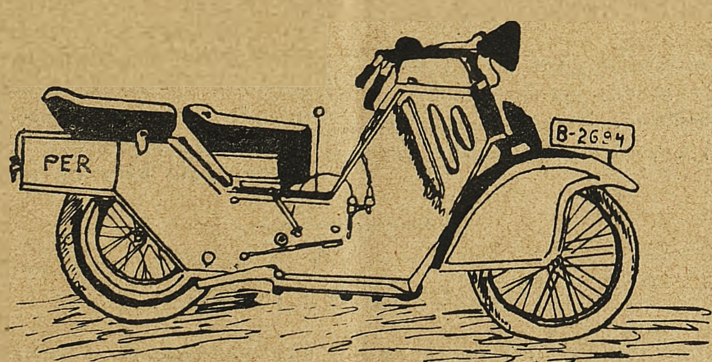
Naprzykład: dla silnika, średnica cylindrów, którego wynosi 100 mm., wymiar stożka wyniesie: $100 : 4 = 25$ mm., wymiar rozpylacza głównego — $25 \times 4{,}3 = 107{,}5$, lecz takiego wymiaru niema, jest natomiast 110, który przyjmujemy i zakładamy. Wymiar rozpylacza dodatkowego wyniesie — $110 + \frac{110 \times 30}{100} = 143$, lecz takiego wymiaru niema, jest 140, który też zakładamy.

Jakkolwiek posługując się tą zasadą nie zawsze otrzymamy ścisłe wymiary, jednak byłoby znacznie gorzej gdybyśmy silnik o średnicy cylindrów 100 mm. zaopatrzyli w karburator o wymiarach stożka 28 mm., głównego rozpylacza 105 i t. d.

Jeśli czas i warunki pozwolą byłoby wskazanem otrzymane przy obliczeniu wymiary wziąć jako średnie i wykonać zamiast jednego trzy stożki o wymiarach: jeden otrzymany przy obliczeniu, drugi o 1 mm. mniejszy i trzeci o 1 mm. większy. Należy również zaopatrzyć się w 2 rozpylacze, z których jeden byłby o numer większy od otrzymanego przy obliczaniu, drugi zaś o numer mniejszy i wszystkie wypróbować. Jeśli podczas próby okaże się, iż mieszanka jest uboga, oznacza to, że rozpylacz jest zamały lub stożek zaduży i będzie odwrotnie, jeśli mieszankc okaże się bogatą.

MOTOCYKL „P. E. R."

Niemiecki motocyl marki „P. E. R" wypróbowany na chodzie, przedstawia dość wyjątkowe zjawisko. Rama składa się z dwu bocznych blach stalowych, połączonych ze sobą za pomocą dolnej blachy, służącej jednocześnie do oparcia nóg. System ten czyni ramę niewrażliwą na złamanie, a więc długotrwałą i prócz tego znajdujące się wewnątrz części są zabezpieczone przed błotem i uszkodzeniami wszelkiego rodzaju.



Z przodu blacha okrąża drążek kierownicy, bezpośrednio za którym urządzone pomieszczenie dla usuwanego zbiornika do benzyny, za nim zaś znajduje się silnik, a jeszcze dalej tryb z napędem łańcuchowym, zabezpieczony z dołu od błota. Na szerokiej górnej powierzchni ramy może być umieszczone drugie siedzenie, lub duża walizka. Siedzenie główne znajduje się nad trybem, pod siodełkiem siedzenia — skrzynka do narzędzi.

Dla lepszego chłodzenia silnika, prócz otworów z przodu, urządzono dodatkowe przecięcia w blachach ramy. Dostęp do ruchomych części silnika zabezpieczono w znacznym stopniu ich odpowiedniem umieszczeniem. Świece i karburator mogą być obsługiwane bezpośrednio z siedzenia, magneto zaś, łańcuchy i. t. p. — przez okienka w ramie. Zawdzięczając nisko ulokowanemu centrum ciężkości, motocykl ten jest dobrze zrównoważony, co daje się wyczuć na zakrętach. Dobre resory czynią jazdę nawet po nierównej drodze spo-

kojną. Silnik jednocylindrowy, dwutaktowy o pojemności 349 cm.³ i o mocy 6—7 H. P., postawiony na blachę służącą do oparcia nóg, wobec czego może być wyjęty wraz z nią i trybem. Przeciętna szybkość wynosi 70—80 klm/godz.

Motocykl posiada 2 szybkości. Koła o wymiarach 24×2½, łatwo zdejmowane i zamieniane, przyczem tryb tylnego koła przymocowany do niego za pomocą czterech śrub może być łatwo odkręcony. Koło przednie zaopatrzone w amortyzator nowego typu, zawdzięczając któremu wstrząśnienia koła są przenoszone do góry wzdłuż osi kierownicy.

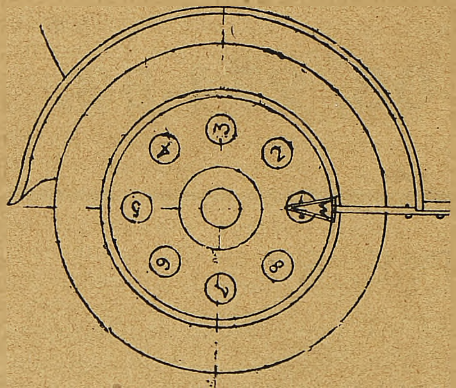
Smarowanie pod ciśnieniem za pomocą pompki. Zbiornik do benzyny zaopatrzony w rączkę dla wyjmowania i przenoszenia.

STRZAŁKA SZCZĘŚCIA „HE—KO".

P. Henryk Koczakowski opatentował na Polskę t. zw. „Strzałkę szczęścia" stosowaną już dawno na dorożkach samochodowych zagranicą.

Urządzenie to jest bardzo proste i mało kosztowne, dorożki samochodowe zaopatrzone jednakże w strzałkę szczęścia mają większy popyt, gdyż w razie wygranej pasażer nie płaci wcale za przejechany kurs.

Budowę strzałki szczęścia szematycznie przedstawia rysunek. Jak widzimy do tylnego



końca prawego błotnika przymocowana jest strzałka odpowiedniej długości w położeniu horyzontalnem, a ostrzem zwrócona do tyłu, w stronę koła.

Dla umożliwienia montażu gum i zdejmowania koła strzałkę przymocowuje się zawiasowo, by mogła być odrzucaną. Strzałka maluje się kolorem dowolnym, a w nocy musi byc oświetlona.

Na stronie zewnętrznej prawego tylnego koła umieszcza się w równych odstępach pewną ilość kolejnych numerów.

Na kole tarczowem numery namalowuje się bezpośrednio na kole, natomiast na kołach szprychowych numery, namalowane na oddzielnych blaszkach, przymocowuje się do szprych.

Numer 1-szy maluje się na czerwono, pozostałe numery kolorem czarnym na białym tle. Ilość numerów waha się od 5 — 8.

Dla uzyskania premji (nie płacenia za przejechany kurs) potrzeba aby w chwili zatrzymania dorożki strzałka znajdowała się nad numerem 1-szym, umieszczonym na kole. W przeciwnym razie pasażer płaci normalnie według pokazania licznika. Pasażer może również przy wsiadaniu do dorożki wskazać dowolny numer, umieszczony na kole jako premjowy i oczywiście wygrywa premję w tym wypadku, jeżeli strzałka znajduje się nad numerem umówionym. Jak słyszeliśmy p. Koczakowski stara się o zezwolenie na umieszczenie strzałki szczęścia na dorożkach samochodowych w Warszawie. Niema wątpliwości, że pozwolenie to uzyska, gdyż nie widzimy żadnych powodów, by Oddział Ruchu Ulicznego Komisarjatu Rządu lub też Wydział przemysłowy Magistratu temu się mogły sprzeciwić.

Nie ulega kwestji, że dorożki samochodowe, posiadające strzałkę szczęścia będą miały i u nas większy popyt, a tem samem i większe zarobki. Ze względu na to, iż kontrola jazd premjowych będzie niemożliwa prawdopodobnie w strzałkę szczęścia będą zaopatrzone tylko te dorożki, na których jeżdżą właściciele sami.

J. S.

Połączenie „Faudi".

W samochodach, posiadających wydłużone podwozie, siłą rzeczy stosuje się wydłużone wały kardanowe.

Stosując te wały, należy jednocześnie przekazywać powiększone momenty skręcające i w związku z tem zamieniać te wszystkie detale, za pomocą których moment skręcający jest przekazywany. Powyższe wywołuje znaczne zmiany w konstrukcji wału kardanowego i mechanizmów przekazujących. Długi wał kardanowy, ulokowany poziomo wzdłuż podwozia, wskutek swego ciężaru narażony jest na pewne odchylenia od linji poziomej, które zwiększa, zależnie od ilości obrotów, wywołu-

jąc podczas ruchu charakterystyczny szmer. Odchylenie to pociąga za sobą ukośne położenie wału kardanowego, lub części łączących się z końcami tegoż. Po większej części wał kardanowy swym końcem przednim jest połączony z przegubem kardanowym, zaś końcem tylnym — z trybem prowadzącym dyferencjału. Odchylenie, powstające pośrodku wału, pociąga za sobą przesunięcie części łączących, w szczególności zaś wywołuje odchylenie w kącie rozmieszczenia trybów dyferencjału, skutkiem czego jest przedwczesne zużycie trybów i silny stuk.

Ażeby tego uniknąć, próbowano zastosować wydrążone wały kardanowe, by tem samem zmniejszyć jego ciężar, a więc i odchylenie od linji poziomej. Wały wydrążone potrzebują mniejszej ilości materjału i są tańsze, jednak połączenie ich końców jest utrudnione. Stosowano tu różne sposoby, jako to: umocowanie w stanie gorącym, spawanie, wśrubowanie i inne. Połączenia trzymały się w jednym wypadku dłużej, w drugim krócej. Biorąc jednak naogół żaden z tych sposobów połączeń nie dał pomyślnych rezultatów

Sposób połączenia „Faudi" podobny do sposobu używanego w połączeniach mechanizmu kierowniczego dał dodatnie wyniki.

Sposób ten jest następujący; w części dołączonej do końca wydrążonego wału kardanowego na długości wynoszącej 2.5 średnicy wału, przecina się szczeliny ustalonej formy i szerokości, w które wprasowuje się nagrzany koniec wału. Dla lepszego połączenia wewnątrz wprowadza się specjalną prasę, która reguluje należyte wprasowanie wału z osadzoną na jego końcu częścią, zachowując jednocześnie centrowanie i prawidłowość połączenia. Po wykonaniu tej czynności szlifuje się miejsce połączenia, poczem wał sprawdza się i staje się gotowym do użytku.

Trzeba jednak uważać aby wał kardanowy jako ważna i odpowiedzialna część maszyny w dalszym ciągu nie był narażony na uderzenia, szarpania, nagrzewania i inne uszkodzenia. Raz uszkodzony wał karbanowy prawie nigdy nie może otrzymać swej formy poprzedniej. Wystarczy dokładnie sprawdzony wał podegrzać lampą lutowniczą nawet do temperatury, przy której można utrzymać go w ręku, aby powstało odchylenie od linji poziomej przy ilości obrotów mniejszej od tej, przy której wał był sprawdzany.

Tłom. W. F.

Modele samochodów amerykańskich na rok 1928.

Tegoroczny salon automobilowy w New-Jork'u zgromadził cały amerykański przemysł samochodowy.

Według oficjalnego sprawozdania z salonu, wystawiono było 44 marki samochodów osobowych, 18 marek samochodów ciężarowych, a pozatem około 150 wytwórni akcesorji.

Dla ogólnego zorjentowania się Naszych Czytelników, podajemy ciekawsze nowości, zaobserwowane w salonie odnośnie poszczególnych marek.

Auburn. — Jedno podwozie 6 cylindrowe i 2 podwozia 8 cylindrowe w linji, 20 modeli nadwozi. Firma ta za trzy lata zrobiła wielkie postępy, podwajając produkcję w każdym roku. W bardzo krótkim czasie Auburn wykupiła większość akcyj Lycoming Motors i dzisiaj wszystkie podwozia Auburn są zaopatrzone w silniki Licoming. Auburn stara się budować wozy o najwyższej szybkości i zawsze idzie w tym kierunku. W salonie wystawił on 2 osobowy model sportowy, który robi 160 klm. na godzinę.

Buick. Nieznaczne zmiany techniczne w silniku i podwoziu. Nadwozie obszerne, wygodne i luksusowe.

Cadillac. Jedno podwozie 8 cylindrowe w kształcie V, natomiast 25 modeli nadwozi, — dzieło sztuki domu handlowego Fischer. Cadillac ogromnie wygrał z punktu widzenia linji przez powiększenie wysokości chłodnicy. Pojazdy luksusowe cokolwiek przestarzałe, ale zbudowane bardzo precyzyjnie.

Chandler. Dwa podwozia 6 cylindrowe. Jedno podwozie 8 cylindrów w linji. Trochę zmian technicznych, między innemi hamulce Westinhauza. Jest to pierwsza i jedyna marka amerykańska, która zastosowała ten hamulec tak dobrze znany w Europie.

Chevrolet. Jedno podwozie 4 cylindrowe, 7 modeli nadwozi, wszystkie ulepszone w swoich linjach. Hamulce na 4 koła. Piękny mały powóz, który daje wrażenie powozu poważniejszego, aniżeli on jest w rzeczywistości.

Chrysler. Jedno podwozie 4 cylindrowe i 3 podwozia 6 cylindrowe, 40 modeli nadwozi. Potęga, siła i prędkość — zwłaszcza modeli „Imperial" — powiększona; śliczne kolory.

Cunnigham. Jedno podwozie 8 cylindrowe w kształcie V, fabrykowane w małej serji, a więc bardzo drogie.

Dodge. Jedno podwozie 4 cylindrowe, 2 podwozia 6 cylindrowe, nadwozie całe stalowe. Konstruktor poświęcił bez wątpienia całą swoją wiedzę dla swojej nowej „Wictory Six". Nadwozie ma podwójne ścianki, przymocowane nitami bezpośrednio do ramy bez kawałeczka drzewa. Zwolennicy tego twierdzą, że budowa ścian podwójnych ze stali osłabia bardzo akkustyczność, która się wytwarza w tego rodzaju pudłach.

Dupont. Jedno podwozie 6 cylindrowe. Wóz pobudowany w małej serji, luksusowy i dość drogi. Bardzo starannie wykończony, 4 szybkości.

Durant. 3 podwozia 6 cylindr., 12 modeli nadwozi.

Koleje losu Durant'a są bez wątpienia najciekawszym zjawiskiem w przemyśle. Fundator „General Motors" on stracił i na nowo uzyskał większość głosów na głównym Zebraniu, żeby je zgubić ostatecznie, kiedy kontrola przeszła do grupy Dupont de Nemours.

Wtenczas on zakłada „Durant Motors Inc", i kupuje kilka fabryk, z których kilka bardzo dobrze znanych. Później, zdawało się, iż przestał się interesować samochodem, aż na wiosnę 1927, kiedy ogłosił publicznie, iż porzuca całkowicie inną działalność i zupełnie się po-

święca automobilizmowi. Na wystawie tegorocznej wystawił on 3 samochody, noszące jego imię, wszystkie 6 cylindrowe; przedstawiają 3 kategorje: dol. 800, dol. 1000 i dol. 1400.

Sądzą, że będzie on poważnym konkurentem Forda ze swoim małym 6-cylindrowcem. W każdym razie można oczekiwać od niego dużo niespodzianek.

Elcar. Jedno podwozie 6-cylindrowe, 2 8-cylindrowe, 20 modeli nadwozi. Jedna z marek, której powody istnienia nie łatwe są do wytłomaczenia.

Erskine. Jedno podwozie 6-cylindrowe, 6 modeli nadwozi. Modele wystawione w tym roku nazwane są typem amerykańskim, żeby je odróżnić od typu europejskiego. Można wnioskować z tego eksperymentu, że „typ europejski" nie podobał się Amerykanom. W Europie sprzedadzą „typ europejski" lub „typ amerykański". Spowodowano to, zdaje się, tym faktem, że typ 1927 nie miał powodzenia. W każdym bądź razie model 1928 r. jest o wiele więcej ujmujący.

Essex. Podwozie 6 cylindrowe, 5 modeli karoserji. Najprawdopodobniej najciekawszy 6 cylindrowy model na całej wystawie. Hamulce na 4 koła typu „Perrot-Bendix". Chłodnica wyższa. Trzymacze opon z tyłu pozwalają na umieszczenie walizy. Karoserja urządzona z wielkim komfortem.

Falcon. Jedno podwozie 6-cio cylindr. Jeden wóz kategorji dol. 1.000 z silnikiem bez zaworowym.

Franclin. Jedno podwozie 6-cio cylindr. Ciągle jedyny w Ameryce z silnikiem chłodzonem powietrzem. Siła i prędkość powiększona. Linja więcej współczesna.

Gardner. Trzy podwozia 8 cylindr. w linji. Jedna z pośrednich serji, która posiada zaletę głębokości, której nie mają budownicy wielkich serji.

Graham — Paige. 3 podwozia 6 cyl. 1 podwozie 8 cylindr. Gama kompletna wszystkich typów karoserji. Wzbudziły żywe zainteresowanie na wystawie. Oprócz małej 6-cio cylindrówki, wszystkie podwozia mają skrzynkę 4 szybkości. Karoserje odznaczają się rzadką dystynkcją.

Jordan. — 1 podwozie 6-cio cylindr. i 3 — 8 cylindr. Silniki „Continental". Jedna z najwięcej luksusowych marek.

Kissel. — 2 podwozia 6-cio cylindr. i 2 podwozia 8 cyl. Wystawiono 1 model sportowy z silnikiem 115 N i prędkością 100 klm. na godzinę.

La salle.—Mały Cadillac. 1 podwozie 8 cyl. V. kilka modeli karoserji z piękną gamą kolorów. „La Salle" była pobudowana przez „La General Motors" żeby wsadzić ją pomiędzy „Buick" i „Cadillac" jako wóz dla wszystkich kieszeni i dla każdego dostępny.

Lincoln. „Chef d'oeuvre" Forda, 1 podwozie 8 cyl.

Piękne karoserje, które wyszły z warsztatów najlepszych firm. Skonstatowano że Lincoln jest pobudowany z największą precyzją i z największym staraniem. Produkcja około 30 wozów dziennie jest prawidłowo utrzymana.

Lokomobile. 2 podwozia 6 cylindr. 2—8 cylindr.; 6 cylindr. są zawsze kategorji bardzo luksusowej, ale o wiele mniej są w modzie niżeli kilka lat temu.

Marmon. 2 podwozia 8 cylindr. w linji, z których jeden, typu 68, zaopatrzony w serję pięknych karoserji, jest sprzedany za cenę wozów 6 cylindr. średniej kategorji.

Marmon jest pierwszą firmą mającą możność produkcji w wielkiej serji i sprzedaży 8 cylindr. za nizką cenę.

Dobór kolorów bardzo szczęśliwy.

Mac Farlan. Dwa podwozia 8 cylindrów w linji. Produkcja bardzo zmniejszona.

Moon. Dwa podwozia 6 cyl., 1 podwozie 8 cyl. w linji. Karoserja zasługująca na uwagę, wykonana przez jednego z bardzo poważnych majstrów paryskich. Silniki „Continental“.

Nash. 3 podwozia 6 cylindr., 25 modeli karoserji. Małe zmiany techniczne w podwoziach. Publiczność na wystawie okazywała wielkie zainteresowanie stylem i pięknością karoserji. Czarne „coupe" przybrane kością słoniową było uznane za najpiękniejszy wóz wystawowy.

Oakland. Jedno podwozie 6 cylindr., 7 modeli karoserji. Jeżeli „La Salle" jest „małym Cadiliac'iem", to „Oakland" jest „małym Buick'iem". Mało zmiany w wyglądzie z wyjątkiem lekkiego przedłużenia podwozia. Karoserje niższe, dobrze wyekwipowane.

Oldsmobile. Jedne podwozie 6 cyl. Wóz „General Motors", który przychodzi po „Oakland". Ostatniemi laty, „Oldsmobile" nie figurował w grupie. Zdawało się, iż „General Motors" go zaniedbuje. Ale w roku bieżącym jest on w całości przerysowany.

Packard. Jedne podwozie 6 cylindr. i jedne 8 cylindr. Packard zdobywa więcej i więcej szacunku w publiczności w Ameryce. Były wystawione piękne karoserje. Szybkość powiększona.

Peerless. Trzy podwozia 6 cyl. i jedne podwozie 8 cylindr.

Pierce—Arrow. „Pierce Arrow" miały długo reputacje bardzo dobrych samochodów amerykańskich, ale z czasem popsuło swoją reputację. Ale ostatnie podwozia i karoserje świadczą o chęci jej naprawienia.

Reo. Dwa podwozia 6 cylindr. Marka mało znana w Europie. Wyrób bardzo solidny.

Star. 4 cylindr., zbudowana przez Durant, ceny są takie same jak Forda. Więcej klasyczna w swojej koncepcji ze swoimi długimi resorami podłużnymi, zbiornikiem benzyny z tyłu podwozia, drewnianymi kołami etc. Ładny mały wóz, który się sprzeda napewno w wielkiej ilości.

Stearns — Knight. Stara marka, mająca dobre imię. Wystawiła w tym roku jedne podwozie 6 cylindr. i jedne podwozie 8 cylindr. Obydwa z silnikiem bez zaworowym. Karoserja interesująca.

Studebaker. Dwa podwozia 6-cio cylindrowe, jedne podwozie 8 cylindr., w linji ostatnie nowości.

Dla 8 cylindr. w linji Studebaker wybrał motor konkurencyjny z wentylami bocznemi. Wiertak z korbą umieszczony na pięciu.

Moc jest 100 HP na 3000 obrotów. Karoserja zbudowana przez Studebakera.

Velie. Dwa podwozia 4 cylindr. i jedne 8 cylindr. w linji. Piękna gama karoserji, z których niektóre modele mają linję bardzo mile przyjętą.

Whippet. Dwa podwozia 4 cylindr. i jedne 6 cylindr.; 4 cylindr. „Wpippet" jest bezporednim konkurentem „Forda".

Willys—Knight. 3 podwozia 6 cylindr. bezzaworowe i mały wóz pod nazwą „Standard Six".

Hupmobile. 1 podwozie 6 cylindr. 2 podwozia 8 cyl.; 6 cyl. i jeden z 8 cyl. są nowe. Części motoru i podwozia wzmocnione żeby sprostać wymaganiom siły i prędkości. Piękne karoserje. Fabrykacja solidna, ogólnie się podobała.

Przegląd prasy.

„Kurjer Warszawski" z dnia 24 marca zamieścił artykuł pod tytułem: „Niebezpieczeństwo autobusowe". W artykule tym umieszczone są wrażenia sprawozdawcy tego pisma, który odbył „parę" podróży „na najgorszą sławą cieszących się linjach".

Oczywiście, że sprawozdanie to brzmi „fatalnie".

Jakkolwiek musimy się zgodzić z tem, niektóre uwagi, dotyczące braku rozkładu jazdy, zachowania się kierowców i t. p., — zupełnie słuszne, jednakże za resztę pozostałych zarzutów nie można czynić odpowiedzialnymi właścicieli autobusów, gdyż jeżeli, jak twierdzi sprawozdawca, do ruchu używane są stare pudła inwalidów, grożących na każdym dołku katastrofą, to chcemy mu zadać kilka pytań:

1) Ile dołków i jakiej wielkości spotkał na jednym kilometrze szosy podmiejskiej?

2) Czy jazda po dołkach, a raczej po dołach, może być przyczyną katastrofy nawet przy najlepszych chęciach kierowcy i właściciela autobusu?

3) Kto ponosi odpowiedzialność za ten stan dróg?

4) Jak wpływają owe dołki na zużycie się autobusu i na koszta eksploatacji?

Jeżeli czcigodny sprawozdawca zapozna się z wzorowemi odpowiedziami na te pytania, to nie wątpimy, że w drugim sprawozdaniu odpowiedzialność za niedomagania komunikacji au-

tobusowej na niektórych linjach położy na karby tych, którzy w danym razie więcej zawinili, aniżeli kierowcy i właściciele autobusów.

* * *

„Kurjer Warszawski" w niedzielnym dodatku ilustracyjnym z dnia 25 marca r. b. umieścił szereg fotografij, przedstawiających wjazdy do stolicy ze strony południowej i zachodniej przyczem pisze:

„Zaczynając od południa — na niedawno wykończonej drodze do Wilanowa — znajdujemy tysiące takich dziur (obok fotografja). Ulicę Puławską w kierunku na Górę Kalwarję rozkopano, pozostawiając jednostronny długi przejazd, na którym wyminąć się mogą tylko rowery. Chcesz może wyjechać przez rogatki Jerozolimskie? Wyminąć i wyprzedzić długiego łańcucha fur niepodobna, gdyż środkiem ul. Grójeckiej biegnie tor, złośliwie rozdzielający ulicę. Są też tam — jak i w śródmieściu prawdziwe pułapki, wyglądające jak wejście do tunelu, w których nietylko koło, lub resor, lecz i nogę łatwo złamać! Nieco dalej, w kierunku ulicy Bema spotykamy typowo polską „szosę" Wracając przez Wolę z satysfakcją uwieczniamy typowy bruk, rozorany jak chłopski zagon. Takich słabych bruków mamy w całym prawie kraju setki kilometrów. Zdejmujemy także „okop magistracki", tamujący ruch na drodze Górczewskiej przy domu Nr. 77 i trwający tak niemal od zeszłego lata. No i nie pomijamy największej osobliwości — wiaduktu przy ul. Górczewskiej, pod którym podczas deszczu topią się konie, a podczas suszy stoi bagienko".

Istotnie wjazdy do stolicy przedstawiają się tak fatalnie, że czas najwyższy tą rzecz uporządkować, gdyż inaczej odnosi się wrażenie, że wjeżdża się nie do miasta stołecznego a do jakiejś głuchej zapadłej dziury.

* * *

Sprawę nie dostatecznie jeszcze wyjaśnioną — bruków asfaltowych w stolicy — porusza „Express Poranny" z dnia 26 marca r. b. w artykule: „Dwie drogi do naprawy ul. Brackiej: albo zjeść wszystkie konie, albo żywić angielskich specjalistów asfaltowych", pisząc:

„Niezadowolenie magistratu z asfaltu na ul. Brackiej doszło do uszu inżyniera angielskiego Mr. Johna S. Lobe Batemana, który nadesłał do Warszawy obszerne pismo, omawiające tę sprawę.

Zdaniem inżyniera angielskiego asfaltom warszawskim szkodzą bardzo ostre hacele podków końskich. One to zdzierają jezdnię i tworzą wyboje.

A że w żadnem mieście europejskiem niema już tylu koni, co w Warszawie — więc zagadka rozwiązana.

Mr. John S. Lobe Baterman zapewnia, że na Brackiej nowego bruku kłaść nie trzeba. Latem, gdy przyjdą upały, jezdnia się zejdzie. Trzeba go tylko pociągnąć bitumem i posypać bezaltowym piaskiem, a cała jezdnia będzie się świeciła jak lustro.

Tylko koni zbyt wcześnie na ulicę Bracką puszczać nie wolno.

* * *

W dniu 30 marca prasa codzienna doniosła o przygodach dorożki samochodowej, któ-

rą posługiwali się bandyci przy napadzie na dom rzeźnika Szwarca w Piekiełku.

Z uznaniem należy podkreślić zachowanie się kierowcy dorożki, który, słysząc strzały, skombinował odrazu, że dzieje się coś niedobrego, nie namyślając się długo, pogazował do komisarjatu. Nie ulega kwestji, że decyzja p. Orłowskiego była bardzo trafna, gdyż z jednej strony niewiadomo, jaki los spotkałby p. Orłowskiego i jego dorożkę, ponieważ bandyci po nieudanym napadzie, bezwzględnie zmusiliby go do ratowania ich ucieczką.

Wypadek powyższy jeszcze raz potwierdza, jak często dorożka samochodowa i jej kierowca, niechcący mogą się znaleść w sytuacji bardzo tragicznej.

I jakkolwiek zrozumiałem jest, że z powodu małych zarobków, propozycja dobrego kursu nocnego jest często bardzo ponętną, jednakże smutne doświadczenia uczą nas, że w tych wypadkach wskazanem jest zachowanie jaknajdalej idących ostrożności.

Z TYGODNIA PROPAGANDY PIESZEJ.
Podręcznik dla pieszych.



„Hm! Zobaczymy, co ja mam w tym wypadku czynić".

W najbliższym numerze Ruchu Samochodowego rozpoczynamy cykl artykułów popularnych o „Duszy Samochodu" pióra Inż. W. Kopczewskiego.

ZAWIADOMIENIE.

Akademicki Klub Samochodowy zawiadamia swych członków i gości, że siedzibę Klubu przeniesiono do lokalu przy ul. Marszałkowska 136 (Świętokrzyska 44, m. 4), tel. 274-86 (dom narożny). Sekretarjat urzęduje we wtorki i czwartki godz. 19—20.

DOBRZY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. inż. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

ZAWIADOMIENIE O WALNEM ZGROMADZENIU.

Zarząd Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych zawiadamia pp. Członków, iż w dniu 19 kwietnia 1928 r. obbędzie się doroczne Walne Zgromadzenie Członków w lokalu Związku Pracowników Handlowych i Przemysłowych, ul. Sienna 16, w I terminie o godz. 6 wiecz., w II terminie o godz. 7-ej wiecz., bez względu na ilość obecnych.

Udział w Zgromadzeniu mają prawo wszyscy członkowie Związku, którzy opłacili składki miesięczne conajmniej za miesiąc luty 1928 r.

PORZĄDEK DZIENNY WALNEGO ZGROMADZENIA.

1) Zagajenie i wybór przewodniczącego i 2 ascsorów.
2) Odczytanie protokułu z zeszłego Zebrania.
3) Sprawozdanie z rocznej działalności Zarządu.
a) Sprawa patentów.
b) „ podatków obrotowego i dochodowego.
c) „ opłat w urzędzie przemysłowym.
d) „ ubezpieczeń.
e) „ benzyny.
f) „ wydawnictwa.
4) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
5) Zmiana Statutu.
6) Podwyższenie taryfy.
7) Wybór nowego Zarządu.
8) Wolne wnioski.

SPRAWA OPŁAT W URZĘDZIE PRZEMYSŁOWYM.

Ze względu na to że Zarząd Związku występuje ze skargą przeciwko nowej taryfie opłat, pożądanem jest aby Członkowie zwracali się po informacje do Sekretarjatu Związku przed uiszczeniem opłat.

BENZYNA DLA CZŁONKÓW.

Wszyscy członkowie Związku mogą nabywać w sekretarjacie Związku bony na benzynę.

Tam również mogą otrzymać wszelkie dodatkowe informację w tej sprawie.

MEMORJAŁ DO MINISTRA SKARBU.

W końcu marca delegacja Związku złożyła Ministrowi Skarbu memorjał w sprawie świadectw przemysłowych. Memorjał ten brzmi jak następuje:

„W powołaniu na złożone memorjały: w m-cu marcu 1927 roku przez Zarząd Związku i w dniu 5 grudnia 1927 r. przez Prezydjum Zjazdu Zrzeszeń Właścicieli Dorożek Samochodowych, Zarząd Związku ma zaszczyt prosić Pana Ministra o przychylne załatwienie sprawy świadectw przemysłowych wykupywanych przez przedsiębiorstwa dorożek samochodowych.

W konkluzji powołanych memorjałów Związek prosił o uchylenie § 97 Rozp. Min. Skarbu z dn. 8 sierpnia 1925 r. i wydanie okólnika do władz skarbowych, zezwalającego właścicielom dorożek samochodowych na nabywanie świadectw przemysłowych w/g kategorji p. XIX części C. załącznika do § 23 Ustawy z dn. 15 lipca 1925 r.

Za uwzględnieniem tych memorjałów przemawiają ważne względy natury prawnej i gospodarczej:

A. Względy natury prawnej. § 97 Rozp. Min. Skarbu zaliczył przedsiębiorstwa dorożek samochodowych do przedsiębiorstw przewozowych wykupujących świadectwa przemysłowe kat. II handlowej. W drodze specjalnej ulgi Minister Skarbu na mocy okólnika z dn. 19 kwietnia 1926 r. Nr. L. D. P. O. 5549/III zezwolił w indywidualnych wypadkach na nabywanie właścicielom pojedyńczych dorożek samochodowych świadectw przem. kat. IV handlowej.

Do czasu wydania Rozp. Min. Skarbu przedsiębiorstwa dorożek samochodowych nabywały świadectwa przemysłowe według kat. p. XIX części C. załącznika do § 23 Ustawy.

Wspomniane Rozporządzenie przyniosło w tym względzie zmianę, wyodrębniając dorożki samochodowe od konnych, które nadal nabywają świadectwa przemysłowe według p. XIX części C. załącznika.

Stanowisko Rozporządzenia Min. Skarbu nie jest zgodne z Ustawą P. XIX części C. załącznika do § 23 Ustawy z dn. 15 lipca 1925 r. wyraźnie wymienia w nagłówku, iż świadectwa przemysłowe tych kategorji wykupuje m. inn. „dorożkarstwo", nie odróżniając dorożkarstwa konnego od samochodowego. Wobec braku takiego rozróżnienia w Ustawie jest ono niedopuszczalnem w Rozporządzeniu, zwłaszcza że p. XIX części C. załącznika mowa jest o wymienionych w nagłówku przedsiębiorstwach, a więc i „dorożkarstwie", pracujących przy pomocy siły ręcznej jak również i stosowaniu silników mechanicznych. Przy takiej redakcji Ustawy odpada wątpliwość, iż przedsiębiorstwa dorożek samochowych muszą być zaklasowane według kategorji w p. XIX części C. załącznika wymienionych.

Ponadto stwierdzić należy, że samo identyfikowanie pojęcia „dorożki" z dorożką konną, jakie z konieczności zajmuje Rozporządzenia Ministra Skarbu jest nie słuszne, pojęcie „dorożki" nie mieści w sobie bowiem siły motorycznej, poruszającej pojazd, ale charakter przewozu, t. j. przewóz ludzi i pakunków w obrębie miasta — w przeciwstawieniu do pojęcia „przedsiębiorstwa przewozowego", do którego właśnie powołane Rozporządzenie zaliczyło dorożki samochodowe — pojęcie to bowiem oznacza przedsiębiorstwo, trudniące się przewozem ludzi lub pakunków między dwoma punktami np. dwoma miastami.

Wreszcie podkreślić trzeba, że Rozporządzenie Ministra Skarbu nie może być również usprawiedliwione § 26 Ustawy — przepis § 26 bowiem ma na względzie nowe typy przedsiębiorstw, które mogą powstać już po wyjściu Ustawy, a w ramach klasyfikacji załącznika do § 23 nie będą się mieścić. Przedsiębiorstwa jednak dorożek samochodowych egzystowały w dacie wydania Ustawy bardzo licznie i zostały wyraźnie przewidziane w p. XIX części C. załącznika do § 23 Ustawy.

W tym stanie rzeczy — gdy p. XIX części C. załącznika do § 23 obejmujący dorożkarstwo wogóle — dorożek konnych od samochodowych nie rozróżnia, lecz przeciwnie wyraźnie zaznacza, iż obejmuje te przedsiębiorstwa gdy pracują one przy pomocy silników mechanicznych, a przeto odpada wszelka wątpliwość, iż przepisy te mają zastosowanie do dorożek samochodowych, powołany § 97 Rozporządzenia winien ulec uchyleniu, jako sprzeczny z Ustawą.

B. Względy natury gospodarczej. Wprowadzając w p. XIX części C. załącznika do § 23 niskie stawki podatkowe z zaliczeniem najniżej opodatkowanych przedsiębiorstw do kategorji zwolnionych od podatku od obrotu — Ustawa miała na celu ochronę słabych finansowo przedsiębiorstw, dających jakie takie utrzymanie szerokim warstwom społecznym.

Do kategorji takich słabych ekonomicznie przedsiębiorstw należą dorożki samochodowe. Przedsiębiorstwa te wymagają inwestycji znacznego kapitału, przyczem okres amortyzacji jest niezwykle krótki. Nowo wypuszczony samochód — dorożka w najszczęśliwszym wypadku najdalej po trzech latach musi być wycofany z użycia, gdyż nie nadaje się do kursowania. Przyczyną tego stanu rzeczy są przedewszystkiem fatalne bruki i drogi miasta. W okresie przeto trzechletnim musi być zwrócony inwestowany przez właściciela kapitał. Zważywszy, że średnio tani wóz kosztuje 12 — 14,000 zł., przedsiębiorstwo dorożki samochodowej musiałoby co rok odrzucać minimalnie 4,000 zł. na zamortyzowanie kapitału, w przeciwnym bowiem razie czeka właściciela po tym okresie utrata inwestowanych sum. Niestety takie odrzucanie kapitałów za zamortyzowanie inwestowanych na zakupno dorożki sum jest niemożliwe, przy wysokiem obciążeniu jakie przemysł dorożek samochodowych ponosi na rzecz Państwa i Związków Komunalnych (podatki: dochodowy, przemysłowy, opłaty koncesyjne, brukowe, rejestracyjne, lustracyjne, wagowe, za plombowanie liczników, prolongaty zezwoleń i t. d. i t. d., Kasa chorych, ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków, ubezpieczenie na wypadek bezrobocia), przy taryfie pozostającej na jednym poziomie od kilku lat, gdy koszta przedsiębiorstwa rosną coraz bardziej (podwyżka ceny benzyny, wobec utworzenia kartelu, gum i części zamiennych wobec waloryzacji ceł, wzrost indeksu ceł hurtowych, pociągający zwyżkę robocizny),—przedsiębiorca eksploatujący dorożkę samochodową może jedynie czerpać z niej na skromne utrzymanie i remonty wozu, o żadnem odrzuceniu kapitału na amortyzację nie może być mowy.

W dzisiejszych warunkach eksploatacji przedsiębiorstw dorożek samochodowych 95% przedsiębiorców skazanych jest na utratę inwestowanego kapitału. Dowodem tego służyć może fakt, że wszystkie większe przedsiębiorstwa dorożek samochodowych, licznie powstałe w latach 1925 i 1926 r. po okresie trzechletnim lub wcześniej zostały zlikwidowane całkowicie, co niewątpliwie nie mogło ujść uwagi władz skarbowych („Taxis Ryś", „Taxis — Makowski", „Warszawianka", „Express Peugeot", „Tatra — Auto" i t. d.). Odbywa się stały proces wycofywania się fachowych automobilistów z przemysłu dorożkarskiego, coraz zaś większa ilość wypuszczonych na miasto dorożek jest własnością ludzi z zawodem tym zupełnie nieobeznanych i nieprzewidujących skutków lekkomyślnego nabycia przez nich samochodu — dorożki. Ażeby jednostkom tym, jednostko mfinan-

sowo słabym — drobni urzędnicy, rzemieślnicy, oficjaliści, drobni handlowcy, zredukowani pracownicy — umożliwić bodaj w części zamortyzowanie inwestowanego w przedsiębiorstwie kapitału stanowiących w większości wypadków dorobek całego życia — konieczne jest zakwalifikowanie przedsiębiorstw dorożek samochodowch zgodnie z przepisem Ustawy w/g p. XIX lit. C. załącznika do § 23.

Na zasadzie przedstawionych przesłanek prawnych i gospodarczych Związek Właścicieli Dorożek samochodowych ma zaszczyt prosić Pana Ministra:

o osobiste zajęcie się sprawą złożonych memorjałów i przychylne załatwienie wyrażonej w nich prośby."

OPŁATY ZA ZUŻYCIE BRUKÓW.

Wobec napływających zapytań wyjaśniamy, jeszcze raz, że w myśl Uchwały Rady Miejskiej z dnia 10/XI 27, zatwierdzonej przez Min. Spr. Wewn., na rok 1928 obowiązują następujące stawki opłat od wszystkicg samochodów wogóle za zużycie miejskich bruków:

1) Od każdego samochodu osobowego (a więc i dorożki rówież): do 10 K. M. — zł. 25, do 20 K. M. — zł. 50, powyżej 20 K. M. — zł. 100.

2) Od samochodu ciężarowego z kołami gumowemi: do $1\frac{1}{2}$ ton — zł. 100, do 3 ton — zł. 150, wyżej 3 ton — zł. 200. Przyczepki samoch. — zł. 60.

Dla samochodów ciężarowych bez gum lub mających tylko częściowo koła gumowe opłata jest wyższa o 300%.

3) Od motocykla pojedyńczego — zł. 10, od motocykla z wózkiem — zł. 20.

„RUCH SAMOCHODOWY DLA CZŁONKÓW".

Wobec tego, że administracja naszego pisma „Ruch Samochodowy" została oparta na zdrowych podstawach finansowych, z dniem 1 kwietnia r. b. będziemy wysyłac „Ruch Samochodowy" wszystkim Członkom Związku zupełnie bezpłatnie.

PROLONGOWANIE POZWOLENIA NA PROWADZENIE DOROŻEK SAMOCHODOWYCH.

Z dniem 1 czerwca r. b. Wydział przemysłowy Magistratu rozpoczyna prolongowanie pozwolenia na prawo prowadzenia dorożek samochodowych (prawo jazdy). Opłata za prolongatę 5 zł. Prolongowanie będzie się odbywać ściśle według następującego planu:

Dnia	Od g. 9—13	Od g. 17—30
1.6.	№№ 1— 300	№№ 301— 600
2.6.	„ 601— 900	„ 901—1200
4.6.	„ 1201—1500	„ 1501—1800
5.6.	„ 1801—2100	„ 2101—2400
6.6.	„ 2401—2700	„ 2701—3000
8.6.	„ 3001—3300	

WNIESIENIE OPŁAT ZA PRZEGLĄD I LUSTRACJĘ DOROŻEK SAMOCHODOWYCH.

Od 9 do 13 czerwca r. b. Wydział przemysłowy Magistratu będzie przyjmować opłaty za przegląd i lustrację dorożek samochodowych. Opłata wynosi 20 zł. od każdej dorożki. Opłatę od poszczególnych dorożek należy wpłacać w dniu i godzinie, wyznaczonej dla danego numeru, a mianowicie:

Dnia	Od g. 9—13	Od g. 17 — 20
9.6.	№№ 1— 300	№№ 301 — 600
11.6.	„ 601— 900	„ 901 — 1200
12.6.	„ 1201—1500	„ 1501 — 1800
13.6.	„ 1801—2100	

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Posiedzenie Zarządu Związku.

Posiedzenia Zarządu Związku w dniu 16, 20 i 26 marca r. b. były poświęcone w głównej mierze sprawie walnego zgromadzenia.

Pozatem była rozpatrywana w dalszym ciągu sprawa ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej i ostatecznie załatwiono sprawę benzyny dla członków.

Składka na kupno lokalu Związku.

Z inicjatywy członka Zarządu p. Weykuma Zarząd Związku rozpoczął zbiórkę na kupno własnego lokalu. Nie potrzeba chyba dodawać jak ważną jest sprawa zdobycia własnego lokalu, toteż nie wątpimy że Członkowie nasi udzielą jej jak najdalej idącego poparcia.

Listę składek będziemy każdorazowo umieszczać w naszem piśmie, a pieniądze będą wpłacane do P. K. O.

Lista składek na kupno własnego lokalu

1)	Tyll Michał *)	zł. 5.
2)	Weykum Karol	„ 5.
3)	Marasek Stanisław	„ 5.
4)	Kruszewski Stanisł.	„ 2.
5)	Michalik Tomasz	„ 5.
6)	Bielski Tadeusz	„ 5.
7)	Laufer Jan	„ 5.
8)	Wardyński Ludwik	„ 5.
9)	Mazurczak Aleks.	„ 2.
10)	Majerowski i Rutkowski	„ 5.
11)	Gromnicki Antoni	„ 1.
12)	Milsztajn Wolf	„ 1.
	Razem	Zł. 46

*) Właściciel dorożki Nr. 1.

Ze stolicy i kraju.

Ruch jednostronny na przystani Kierbedzia. Wobec dużego ruchu kołowego i tworzenia się zatorów pojazdów na przystani Kierbedzia, w najbliższym czasie wprowadzony tam będzie ruch jednostronny.

Wjazd odbywać się będzie od ul. Nowo-Dobrej, wyjazd pod filarami Zjazdu.

Ukaranie kierowców samochodowych. Komisarjat rządu m. stoł. Warszawy odebrał prawa jazdy następującym kierowcom: na stałe Józefowi Skowrońskiemu za spowodowanie katastrofy samochodowej i Bolesławowi Ludwiszowi za spowodowanie dwuch nieszczęśliwych wypadków w ciągu jednego dnia, na jeden rok Zygmuntowi Kowalowi, na 3 miesiące Bolesławowi Wesołowskiemu za najechanie i na miesiąc Czesławowi Stolarskiemu za kierowanie dorożką w stanie nietrzeźwym.

Nowa mieszanka spirytusowa.
Jak donosi prasa codzienna komisja D. P. M. S., złożona z inżynierów specjalistów, ukończyła doświadczenie i próby z nową mieszanką spirytusową wynalazku inż. Jezierskiego. Mieszanka ta różni się od wszystkich dotychczas znanych zagranicą mieszanek tem, że sporządzona jest nie ze spirytusu absolutnego (bezwodnego) lecz ze spirytusu zwyczajnego mocy 92 — 94 stopnie. Komisja stwierdziła, że mieszanka inż. Jezierskiego, jako materjał pędny do silników spalinowych daje wyniki lepsze, niż benzyna, zupełnie nie zanieczyszcza powietrza, daje łatwiejszy rozruch i równy bieg silnika bez potrzeby częstej zmiany biegów przy zmiennym profilu drogi i daje 30 do 35 proc. oszczędności paliwa. Wynalazek sprowadzić może przewrót w kalkulacji kosztów użycia samochodów i otwiera niezwykle pomyślne horyzonty przed polskiem rolnictwem i przemysłem rolnym. Nie mniejsze znaczenie mieć może wynalazek dla wojska, uniezależniając automobilizm wojskowy, od źródeł ropy, skoncentrowanych na kresach państwa.

Oświetlenie ulic. Magistrat zatwierdza projekty oświetlenia, opracowane przez inspekcję elektryczną: 1) Leszna od Solnej do Żelaznej 32 lampami elektrycznemi, z których 18 umieszczonych będzie na słupach tramwajowych, a 14 na słupach elektrycznych i 2) ul. Smolnej Górnej 17 lampami elektrycznemi, przymocowanemi do słupów elektrycznych.

Autobus „Steyr" w Warszawie. W tych dniach przybył do Warszawy luksusowy autobus „Steyr" z pełnem obciążeniem, nagrodzony na zjeździe gwiaździstym w Monte-Carlo za przebycie drogi Królewiec—Berlin—Bruksela—Paryż—Lyon—Avignion—Monte-Carlo w 72 godz., 30 minut i 13 sekund. W drodze powrotnej trasa prowadziła przez Alpy, Wiedeń—Praga—Cieszyn—Katowice—Warszawa do Królewca.

Po skończonej próbie wytrzymałości samochód ten udaje się do Berlina, celem poddania próbom ekonomji i użyteczności, które ma przeprowadzić Automobilklub niemiecki.

Kronika zagraniczna.

Nowa fabryka Forda. W sierpniu roku bieżącego Ford otwiera jeszcze jedną fabrykę w Jokohamie. Produkcja tej fabryki jest obliczona na 200 somochodów dziennie.

Statystyka amerykańskiego przemysłu samochodowego za rok 1927. Statystyka najpotężniejszego na świecie amerykańskiego przemysłu samochodowego za rok ubiegły przedstawia się następująco:

Wyprodukowano sam. osob.		3.066.000
„ „ cięż.		464.000
„ gum		66.000.000
Przeciętna cena samoch. osob	dol.	935
Ilość zatrudnioneg personelu		3.675.000
„ wozów (osob i cięż) eksportowauych		543.000
„ wozów importowych		660
„ warsztatów reperacyjnych		85.983

Niezwykła petycja. Do parlamentu angielskiego wpłynęła petycja, podpisana przez olbrzymią ilośc (920,000) posiadaczy automobilów. Petenci domagają się, aby podatek był ustalany nie od ilości HP, danego automobilu, lecz od ilości zużytej benzyny. Petycję wraz z podpisami przywieziono do parlamentu automobilem ciężarowym. Materjały petycyjne wnosiło do parlamentu 18 osób. Jest to największa petycja, jaka kiedykolwiek złożona została parlamentowi.

Zmiana w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym. W wyniku porozumienia się Automobiliklubów Niemiec, Anglji i Włoch przesunięto termin rekordów we Fryburgu z 18—19 sierpnia na 4—5 sierpnika r. b.

Następny numer „Ruchu Samochodowego" poświęcimy polskim wytwórniom karoserji.

Redaktor odpowiedzialny: **M. Sawczyk.**